

FACTOR

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

ENAC FACTOR n.:	01/2013		
Data Pubblicazione FACTOR:	19/02/2013	Rev.:	0
Natura del volo	<input type="checkbox"/> privato	<input checked="" type="checkbox"/> commerciale	<input type="checkbox"/> scuola
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
A/m coinvolto	<i>costruttore</i> Airbus	<i>modello</i> A319-132	<i>marche</i> EI-EDM
Data Evento:	24/09/2010	Località:	Aeroporto di Palermo [LICJ]

Relazione (intermedia) d'Inchiesta* emessa da:	<input checked="" type="checkbox"/> ANSV	n.
	<input type="checkbox"/>	(se previsto)
Titolo Relazione:	Incidente occorso all'aeromobile A319 marche EI-EDM, aeroporto di Palermo Punta Raisi, 24 settembre 2010.	

Descrizione dell'evento *(tratto da *)*:

Il 24 settembre 2010, alle 18.06.01 UTC1, l'aeromobile Airbus A319 marche EI-EDM, volo JET 243, in avvicinamento all'aeroporto di Palermo Punta Raisi in condizioni meteorologiche avverse, veniva autorizzato all'atterraggio per pista 07 da Palermo Approach/Radar (APP/RDR).

Durante la manovra di atterraggio, il velivolo impattava pesantemente il suolo 367 metri prima della soglia pista 07 e, dopo aver urtato l'antenna del localizzatore della pista 25, strisciava per circa 850 m prima di fermarsi sul lato sinistro della stessa pista 07 subito dopo l'incrocio con la pista 02/20.

I passeggeri e l'equipaggio evacuavano l'aeromobile attraverso le uscite di emergenza anteriori e posteriore destra. Alcuni passeggeri e un membro dell'equipaggio riportavano lesioni.

L'aeromobile, a seguito dell'impatto con il suolo, riportava danni sostanziali tali da risultare economicamente non conveniente la sua riparazione.



AZIONI DI FOLLOW-UP

Raccomandazione n.: ANSV-11/1836-10/3/A/12

L'ANSV, prendendo spunto dalle evidenze raccolte in relazione all'incidente oggetto di inchiesta, raccomanda di far effettuare, quanto prima possibile, delle esercitazioni su scala totale, senza preavviso, su tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico dell'aviazione commerciale, al fine di verificare l'efficiente attuazione dei piani di emergenza aeroportuale, anche alla luce delle criticità evidenziate nella presente relazione intermedia d'inchiesta.

Pag. | 2

→ Posizione ENAC:

Le vigenti normative internazionali [ICAO Annex 14 Vol I Chapter 9 e Airport Service Manual (Doc. 9137) Part 7], europee [EASA NPA 2011-20 Subpart ADR.OPS.B e relativa AMC] e nazionali [ENAC Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti] non prevedono l'effettuazioni di esercitazioni a sorpresa, anzi proprio il Doc. 9137 ICAO prevede una accurata pianificazione dell'esercitazione a partire da 120 giorni prima.

Alla luce di ciò, l'ENAC ritiene che la raccomandazione non possa essere recepita in quanto non è fattibile chiudere senza preavviso gli aeroporti italiani aperti al traffico dell'aviazione commerciale, ivi incluso quelli militari, allo scopo di effettuare esercitazioni di emergenza non programmate dai Piani di Emergenza Aeroportuali (PEA) approvati.

Il piano delle esercitazioni è già previsto dalla predetta normativa; inoltre a seguito di ogni esercitazione è previsto un debriefing con tutti i soggetti interessati al fine di individuare eventuali criticità riscontrate, identificare le relative azioni correttive ed i soggetti incaricati della loro implementazione.

Tuttavia, per tenere in debito conto le difficoltà attuative del PEA emerse durante l'evento del 24/09/2010, l'ENAC intende sensibilizzare tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti sulla necessità di strutturare un programma di addestramento ricorrente che tenga conto delle "lesson learned" dagli eventi pregressi.

Status ENAC: CHIUSO